NEW BRUNSWICK
Tire Stewardship Board

2005 Annual Report

NEW BRUNSWICK
Tire Stewardship Board

P. O. Box 308, Station A
Fredericton, New Brunswick
E3B 4Y9

102 Queen Street, Suite C
Fredericton, New Brunswick
E3B 1A5

Tel: 506 454 8473

Fax: 506 454 8471

Toll Free: 1 888 322 8473

Email: nbtire@nbnet.nb.ca

www.nbtire.com

CONTENTS

Letter to the Minister 1

Operations Summary 2

Program Impacts 4

New Product Development 6

Program Development 8

TSP Administration 9

New Brunswick Tire Stewardship Board 11

Auditor's Report 12

Statement of Financial Position 13

Statement of Operations 14

Statement of Changes in Net Assets 15

Statement of Cash Flows 16

Notes to Financial Statements 17

March 31, 2006

Honourable Trevor A. Holder
Minister of the Environment and Local Government
P.O. Box 6000
Fredericton, NB
E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the members of the New Brunswick Tire Stewardship Board, I am pleased to submit the Annual Report for the fiscal year January 1, 2005 to December 31, 2005.

Sincerely,

George Haines
Assistant Deputy Minister, Department of the Environment and Local Government
Chairperson, New Brunswick Tire Stewardship Board

Attach.

OPERATIONS
Summary

The New Brunswick Tire Stewardship Program (TSP) collected over 6.5 million kilograms of recyclable industrial rubber during 2005, from more than 800 separate retail tire outlets across the province.

Roughly 75% of this total was contained in scrap passenger car tires, while larger truck tires accounted for the remainder.

Passenger tires are defined by regulation according to their rim size diameter, which ranges from 20.3 to 43.2 cm. Truck tires, in comparison, have rim size diameters from 43.2 cm to 62.2 cm.

Since the program began almost a decade ago, a 'PTE' measurement system has been used to generate statistical data on an annual basis.

PTE stands for Passenger Tire Equivalents. Based on long-standing industry estimates, it considers the average truck tire roughly equivalent to five passenger car tires, in terms of the amount of recyclable rubber it can generate.

Expressed on this scale, more than 880,000 scrap PTEs were diverted from landfill disposal across New Brunswick in 2005.

The TSP concept defines scrap tires as a valuable resource, rather than a waste management challenge.

Local pick-up, collection and transport operations take place in communities across the province every business day of the year.

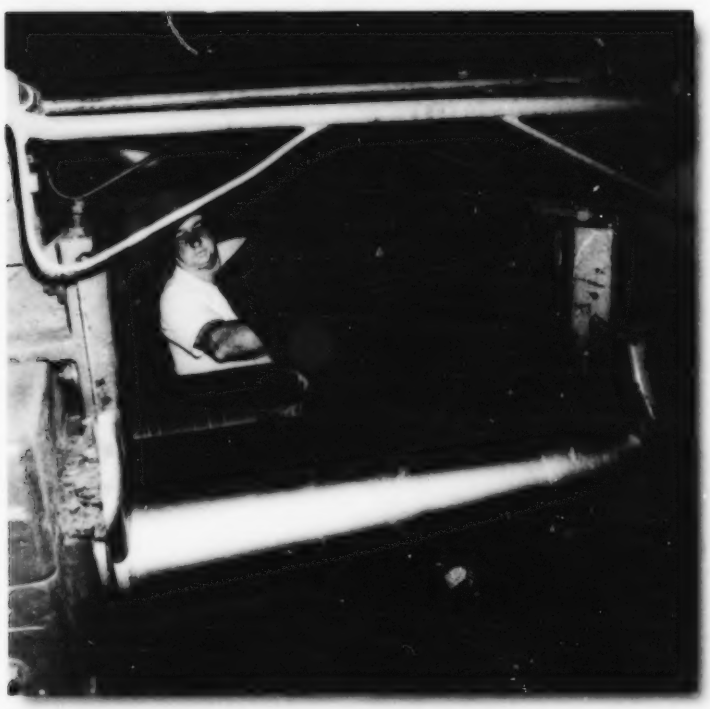
The result is a constant flow of transport trucks delivering this resource to the Minto Industrial Park, which is home to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

TRACC functions as primary contractor to the New Brunswick Tire Stewardship Board (NBTSB) for collection, processing and ultimate recycling of the Province's scrap tires.

During 2005, total output of new value-added rubber-based products from TRACC's Minto plant exceeded 6.1 million kilograms, or 830,000 PTEs.

Roughly 90% of this output was focused on the production of livestock mattresses for dairy industry operations across North America, Europe and beyond.

TRACC also manufactures rubber gaskets for use in heavy industry, noise and shock suppression materials, hard rubber bases for highway and street maintenance posts, truck and trailer mud flaps, as well as other special purpose industrial products.



During 2005, TSP output categories continued to grow, including hybrid roofing tiles for use in residential, commercial, and institutional building construction.

Another new production stream involves bulk rubber materials such as synthetic 'bark mulch' for landscaping applications. A related product was also successfully tested as school playground cover material, replacing the 'pea-gravel' traditionally used around outdoor play equipment.

The program's focus on developing a permanent recycling system for oversized 'Off-the-Road' tires, or OTRs, continued during the year.

Roughly 5000 scrap OTRs are generated in New Brunswick annually from the agriculture, forestry, construction and mining sectors.

The complex technical challenge involved in shredding such huge, specially-fabricated units is now beginning to recede, with the emergence of new more cost-effective technologies.

Against this background, a formal tender call to potential contractors for operation of a province-wide OTR program, as part of the TSP, is expected in the near future.

PROGRAM Impacts

The central goal of New Brunswick's TSP has remained constant since it was introduced more than nine years ago. Diverting scrap tires from the solid waste disposal stream, and ensuring their productive recycling instead, is clearly the essence of the program.

By any measure, the TSP has proved particularly cost-effective in meeting this challenge.

During its first full year of operation in 1997, roughly 450,000 scrap tire PTEs were collected across the Province for subsequent recycling. As noted above, the total PTE collection figure for 2005 exceeded 880,000.

While the number of scrap tires being captured through the TSP has virtually doubled over nine years, costs for operational inputs, such as the energy used in transportation and processing, have also risen significantly during the same period.

On the expenditure side of the program, by comparison, there has been no corresponding increase.

The partial operating subsidies payable through the TSP for every scrap tire collected and successfully recycled in New Brunswick are exactly the same today, as they were when the program began.

ENVIRONMENTAL QUALITY

Ending the environmental problems associated with scrap tire waste was a key factor during program planning for the TSP a decade ago.

Apart from the widespread blight of illegal tire dumping, the cost of attempting to dispose of scrap tires in regional landfills had become unsustainable.

By diverting more than 7.5 million PTEs from landfill disposal throughout the Province since then, the TSP has saved regional solid waste commissions and local tax-payers millions of dollars in operating costs.

Over the same period, illegal tire dumping has been significantly reduced. Cleaning up old tire stockpiles in various locations was another priority in the early days of the program, and every scrap unit collected at such sites became part of the NB rubber recycling effort.

ECONOMIC PROGRESS

The continuing positive impacts of the TSP on the provincial economy reflect its initial design, which placed a strong priority on 'value-added' manufacturing.

North America's tire recycling industry as a whole is highly competitive and frequently subject to price fluctuations for basic commodities, such as shredded tire pieces or 'crumb rubber' material from bulk processing plants.

New Brunswick's approach to tire stewardship is focused instead on generating finished rubber-based goods, together with a strong emphasis on national and international markets.

Producing unique recycled products for industrial and commercial clients has proved to be a distinct advantage, instead of generating raw 'crumb rubber' for shipment to recycling plants in other jurisdictions.

Highlighting this broader concept of stewardship has created solid economic progress and a range of positive spin-offs. The TSP has clearly helped to build a sustainable 'home-grown' industry, providing employment for New Brunswickers province-wide.

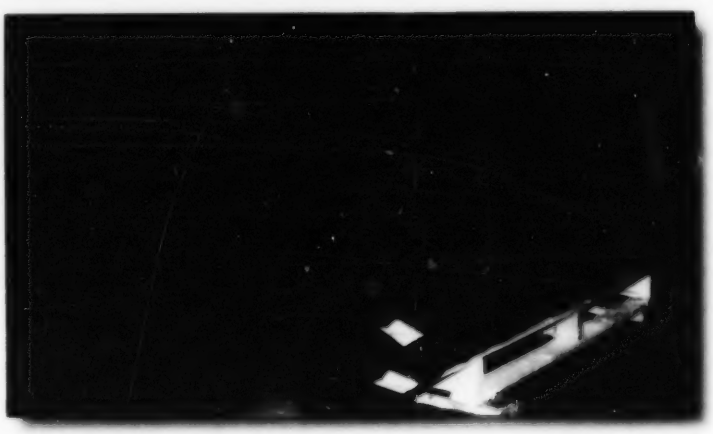
In 2005, for example, more than 110,000 finished livestock mattresses were produced and shipped to waiting customers from the TRACC site in Minto.

These units are specifically designed for installation in 'high-tech' dairy production facilities, from Atlantic Canada to the U.S. Midwest, and as far away as Ireland and Scandinavia.

Inside a highly durable fabric covering, every completed 'Pro-Mat' unit contains 60 kilograms of high-quality industrial rubber generated from NB's scrap tire resource.

The TSP emphasis on 'value-added' recycling made it possible in this case to capitalize on the increasing use of sophisticated techniques in the dairy sector. More hygienic 'bedding material' for livestock, which also prevents leg injuries, represents a clear advantage for producers.

By producing the right product, at the right time, a 'niche market' is now being served on a global scale direct from New Brunswick, with cost-effective recycled rubber.



NEW PRODUCT Development

Development and testing of new product categories is a fundamental aspect of TSP operations.

They also represent the first TSP output stream to combine recycled plastic with rubber, as part of the basic process feedstock.

During 2005, field test installations of TRACC's new hybrid roofing tiles expanded to include different residential structures and diverse roof line configurations.

The 'slate-style' appearance of these tiles, together with their intrinsic durability, is seen as a major marketing advantage over natural slate and other 'high-end' roofing products.

SYNTHETIC 'BARK' MULCH

Molded or fabricated rubber products have long been a focal point for TRACC's manufacturing operation.

But recent advances in technology have opened the way for generating high-volume bulk products as well. One of the most promising applications of this kind involves synthetic rubber 'bark mulch.'

An advanced formulation of this material was introduced by TRACC during 2005, and is prompting widespread interest from the landscaping industry.

The finished product features highly-textured rubber chips in varying sizes, shapes and colours, and is virtually indistinguishable from traditional bark mulch used in commercial and residential gardens.

Unlike 'natural' bark mulch, however, the recycled rubber equivalent is essentially inert, as far as the underlying soil is concerned.

Because it won't decompose over time, potential impacts on soil acidity are no longer a concern. The need for repeat applications is substantially lessened, and maintenance costs are greatly reduced as well.

RUBBER-BASED PLAYGROUND COVER MATERIAL

Another new TSP output stream, closely-related to the mulch product, involves linking similar sized rubber chips in a carpet-like ground cover material for all-weather use.

A year long pilot project to test this material under active playground conditions was completed during 2005 and produced very encouraging results.

The finished product was installed around modern playground equipment in daily use by more than 400 New Brunswick elementary school students. It proved to be noticeably softer underfoot that the traditional 'pea-gravel' used in such areas.

The new surface also performed better in wet or cold weather conditions, and proved more easily accessible to wheelchairs.

In comparison to stone-based surfaces, this type of cover material is also known to reduce the risk of minor playground cuts, scrapes and bruises in the student population concerned.

Future market potential for such special applications is seen as important, as are other 'bulk' product categories which will be a continuing research emphasis in the years ahead.

PROGRAM Development

Assessing potential new service components, industry trends and advances in process technology is a constant priority in TSP planning.

Recycling options for New Brunswick's 'Off-The-Road' scrap tires, or OTRs, remain a key focus in this regard, as they remain the only vehicle tires not covered under the existing program.

OTR RECYCLING

Roughly 5,000 scrap OTRs are generated each year from the agriculture, forestry, construction and mining sectors in New Brunswick.

Given the oversize dimensions and weight of scrap tires in this category, the volume of recyclable rubber they represent is significant.

On the other hand, their size and reinforced internal design has traditionally made OTRs very difficult to recycle.

Tires made for the construction sector may weigh as much as 450 kilograms and even they can be dwarfed by the gigantic units used on heavy open-pit mining equipment.

Special purpose vehicles, which such tires are designed for, demand exceptional performance, over long periods, under very tough operating conditions. But their extra resilience and massive proportions also mean that normal truck and car tire shredding systems can't handle scrap OTRs.

A major research effort has been underway for some time aimed at finding a solution to this problem, which makes practical sense in the New Brunswick context.

Bringing OTRs under the full provisions of the TSP, and diverting them from the solid waste stream, is clearly the goal. This would remove a significant pressure point on regional landfills province-wide, as well as increasing the supply of quality industrial rubber for productive re-use.

In planning terms, 2005 did mark an important turning point in this connection, as more cost-effective technologies began to emerge across North-America for potential use in OTR processing.

Based on these technical advances, it now appears that generation levels as low as 5000 scrap OTR units per year could be accommodated within a system such as the TSP. A substantial effort still remains to bring this concept into fruition.

By the end of year, however, preparatory work had begun on a formal tender call for public distribution to potential contractors interested in taking on the OTR challenge in New Brunswick. It's expected that this process will go forward in early 2006 and signal the start of a long-awaited program expansion.

TSP Administration

Advanced information technologies and data monitoring capacity are essential requirements for the TSP administrative system.

On average, 23,000 kilograms of industrial rubber join New Brunswick's scrap tire collection stream every business day of the year.

Tracking new tire sales, environmental fee transaction records, scrap tire shipments province-wide, and finished product output are among the many data streams requiring constant access.

The program's administrative operations are carried out by a staff of four, three based in the TSP's Fredericton Head Office, and one monitoring inspector located at the TRACC site in Minto.

Ensuring that TSP data management systems generate precise current information, whenever it's required, is essential in this setting. The fact that so much of the raw data entered in the system is initially generated at exterior locations, such as retail tire outlets, also has a key impact on its operational design.

Two initiatives began during 2005 aimed at capturing detailed monitoring information as early as possible in the process which transforms NB scrap tires into new recycled products.

The first of these involves the introduction of digital technology to local collection operations province-wide.

DIGITAL SCANNER DATA ENTRY

With more than 800 tire retailers across NB, collecting scrap tires at the local level for ultimate transport to Minto demands careful scheduling.

The typical service station in a small community may sell just a few tires a month and be able to store 15 to 20 scrap units on site at any one time. On the other hand, a large urban retailer may have storage space for much larger scrap volumes, before they require pick-up service.

Generating detailed information on the number of scrap tires being transported to Minto on any given day has traditionally relied on individual measuring techniques, visual checking and estimates.

A new addition to the TSP system is now under development, however, in which hand-held digital scanners will be used to record and enter such data on a routine basis.

When fully operational, such remote units will ultimately allow all NB trucking firms involved in scrap tire collection to transmit extensive data to the TSP Head Office on each load they carry.

In the longer term, such technology can also be used to identify the precise origin of every scrap tire retrieved from retailers across the province. It's clear that all aspects of TSP program monitoring will benefit from this move to an entirely digital process for data entry and analysis.

PTE MEASUREMENT SYSTEM

A detailed review of the traditional PTE measurement scale used for calculating TSP scrap tire volumes began during 2005, and could ultimately lead to a change in the way such calculations are made.

In terms of recyclable rubber content, the difference between one load of scrap tires and another can be considerable, and goes well beyond the basic rim size of each unit.

Even two tires which look much the same may not produce equivalent amounts of useful rubber. Such variations depend on the type of tire, how many reinforcing 'belts' each one contains, as well as their width, amount of tread left, how much 'non-rubber' material was used during fabrication, etc.

PTE weigh scales have been widely used in the tire recycling industry for years. The term stands for "passenger tire equivalent" and assumes that the average car tire will generate roughly 9 kg. of recyclable rubber after processing.

By comparison, truck tires are typically counted as five PTEs, because they are expected to generate as much as 45 kg. of rubber for recycling.

These averages are based on traditional industry estimates, rather than exact measurements, however, and may not fully reflect more recent trends in the automotive sector.

For example, the average weight of so-called 'passenger car tires' in North America has been trending upward in recent years, with the growth in popularity of light trucks, vans, SUVs, etc.

One option for the future may be to replace PTEs as a statistical category, in favour of separate weigh scale registers at various points in the collection and recycling process.

When fully implemented, such a system could generate more precise data on the amount of recyclable rubber being handled through the TSP at any given time. Advent of the digital technologies noted earlier could also ease the transition to weight-based data analysis for more cost-effective program monitoring.

NEW BRUNSWICK
Tire Stewardship Board

George Haines, (Chairperson)
Assistant Deputy Minister
Department of the Environment and Local Goverment

Greg Shanks
Director, Stewardship Branch
Department of the Environment and Local Goverment

Frank LeBlanc
Beverage Container & Recycling Program, Stewardship Branch
Department of the Environment and Local Goverment

Liane Macfarlane
Director, Policy and Planning Branch
Department of the Environment and Local Goverment

Christelle Léger
Department of the Environment and Local Goverment

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Telephone (506) 452-8000
Fax (506) 450-0072
Internet www.kpmg.ca

One Factory Lane
Place Marven's
PO Box 827
Moncton NB E1C 8N6
Telephone (506) 856-4400
Fax (506) 856-4499

Harbour Building
133 Prince William Street
PO Box 2388 Stn Main
Saint John NB E2L 3V6
Telephone (506) 634-1000
Fax (506) 633-8828

AUDITORS' REPORT

To the Board of Directors

We have audited the statement of financial position of the New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 2005 and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

The Board derives revenue from the collection of tire levies pursuant to the provisions of the Clean Environment Act, the completeness of which is not susceptible to satisfactory audit verification. Accordingly, our verification of these fee and levy revenues was limited to the amounts recorded in the records of the Board and we were not able to determine whether any adjustments might be necessary to revenues, excess of revenue over expenses, assets, liabilities and surplus.

In our opinion, except for the effect of adjustments, if any, which we might have determined to be necessary had we been able to satisfy ourselves concerning the completeness of the fee and levy revenue referred to in the preceding paragraph, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at December 31, 2005 and the results of its operations and changes in its net assets and cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

KPMG LLP

Chartered Accountants

Fredericton, Canada
February 7, 2006

KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership is the Canadian member firm of KPMG International, a Swiss cooperative.

STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

December 31, 2005, with comparative figures for 2004

	2005	2004
Assets		
Cash	$ 713,031	$ 131,709
Accounts receivable	503,729	484,929
Prepaid expenses	3,770	2,989
Current portion of advances to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (note 2)	58,076	55,942
	1,278,606	675,569
Investments	1,849,946	1,791,100
Advances to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (note 2)	172,154	230,230
Capital assets (note 3)	37,874	18,251
	$ 3,338,580	$ 2,715,150
Liabilities and Net Assets		
Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 262,017	$ 21,059
Accrued processing fees	1,262,115	1,080,622
	1,524,132	1,101,681
Net assets:		
Invested in capital assets	37,874	18,251
Unrestricted	1,776,574	1,595,218
	1,814,448	1,613,469
	$ 3,338,580	$ 2,715,150

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:

George Hains Director

STATEMENT OF OPERATIONS

Year ended December 31, 2005, with comparative figures for 2004

	2005	2004
Fees and levies	$ 2,718,164	$ 2,732,926
Expenses:		
Scrap tire processing costs	2,295,411	3,010,943
Salaries and employee benefits	141,642	163,040
Travel	13,256	28,677
Board	1,343	3,157
Professional services	23,169	44,853
Consulting fees	-	105,051
Off the Road recycling project	-	71,764
Communication and translation	48,908	33,553
Office	13,494	14,530
Telephone	6,414	5,740
Rent	10,800	11,205
Insurance	5,394	5,622
Training and subscriptions	1,270	1,387
Interest and bank charges	683	735
Amortization	13,114	6,553
Donations	-	14,400
Recyclable Development Program	-	48,500
Security services	22,119	3,304
	2,597,017	3,573,014
	121,147	(840,088)
Other income:		
Investment income	79,832	92,703
Harmonized sales tax	-	1,812,518
	79,832	1,905,221
Excess of revenue over expenses	$ 200,979	$ 1,065,133

See accompanying notes to financial statements.

STATEMENT OF CHANGES IN NET ASSETS

Year ended December 31, 2005, with comparative figures for 2004

	Invested in capital assets	Unrestricted	2005 Total	2004 Total
Balance, beginning of year	$ 18,251	$ 1,595,218	$ 1,613,469	$ 548,336
Excess (deficiency) of revenue over expenses	(13,114)	214,093	200,979	1,065,133
Net change in investment in capital assets	32,737	(32,737)	-	-
Balance, end of year	$ 37,874	$ 1,776,574	$ 1,814,448	$ 1,613,469

See accompanying notes to financial statements.

STATEMENT OF CASH FLOWS

Year ended December 31, 2005, with comparative figures for 2004

	2005	2004
Cash provided by (used in):		
Operating activities:		
Excess of revenue over expenses	$ 200,979	$ 1,065,133
Amortization, not involving cash	13,114	6,553
Changes in non-cash operating working capital:		
Increase in accounts receivable	(18,800)	(76,582)
Increase in prepaid expenses	(781)	(332)
Increase (decrease) in accounts payable and accrued liabilities	240,958	(1,814,987)
Increase in accrued processing fees	181,493	780,622
	616,963	(39,593)
Financing and investing activities:		
Capital assets acquired	(32,737)	(14,955)
Increase in investments	(73,901)	(276,787)
Advance to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation	-	(300,000)
Repayments from Tire Recycling Atlantic Canada Corporation	55,942	13,828
	(50,696)	(577,914)
Increase (decrease) in cash position	566,267	(617,507)
Cash position, beginning of year	131,709	749,216
Cash position, end of year	$ 697,976	$ 131,709

See accompanying notes to financial statements.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31, 2005

The New Brunswick Tire Stewardship Board (the "Board") is an agent of the crown incorporated under the Clean Environment Act. The principal business activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

1. Significant accounting policies:

(a) General:

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Investments:

Investments are carried at cost. If the market value of the investments becomes lower than cost and this decline is considered to be other than temporary, the investments are written down to market value.

(c) Fees and levies:

Fees and levies are recognized by the Board when cash is received or receivable from the tire retailers. The Board uses a closing date of January 31st of the following year to recognize fee transfers from tire retailers related to the current year as a receivable.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorded at cost. Amortization is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Half of the amount payable is remitted at time of collection and half is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

Year ended December 31, 2005

1. Significant accounting policies (continued):

(f) Use of estimates:

The preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the dates of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

2. Advance to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation:

The amount advanced to TRACC is supported by a demand promissory note, secured by a general security agreement, bearing interest at 3.75%, repayable in monthly instalments of $5,476 including principal and interest and due September 2009.

3. Capital assets:

	Cost	Accumulated amortization	2005 Net book value	2004 Net book value
Office equipment	$ 16,774	$ 15,563	$ 1,211	$ 1,719
Furniture and fixtures	11,551	8,406	3,145	3,793
Computer equipment	75,611	42,093	33,518	12,739
	$ 103,936	$ 66,062	$ 37,874	$ 18,251

4. Fair value of financial assets and financial liabilities:

The fair value of the Board's cash, accounts receivable and accounts payable and accrued liabilities approximate their carrying amounts.

The fair value of investments at December 31, 2005 was $1,827,584 (2004 - $1,781,497) based on published listings of market values.

The fair value of the accrued processing fees is not possible to estimate given the uncertainty of timing related to processing and related payment.

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS du Nouveau-Brunswick

Rapport Annuel 2005

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS du Nouveau-Brunswick

C.P. 308, succ. A
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 4Y9

102, rue Queen, bureau C
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 1A5

Tél : 506 454 8473

Téléc : 506 454 8471

Sans frais : 1 888 322 8473

Courriel : nbtire@nbnet.nb.ca

www.nbtire.com

TABLE DES MATIÈRES

Lettre au ministre 1

Sommaire des activités 2

Répercussions du programme 4

Mise au point de nouveaux produits 6

Développement du programme 8

Administration du PIP 9

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick 11

Rapport des vérificateurs 12

Bilan 13

État des résultats 14

État de l'évolution de l'actif net 15

État des flux de trésorerie 16

Notes afférentes aux états financiers 17

106-07220/

Le 31 mars 2006

L'honorable Trevor A. Holder
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
Case postale 6000
Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Au nom des membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel pour l'année financière allant du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2005.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

George Haines

George Haines
Sous-ministre adjoint, Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux
Président, Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

P.j.

SOMMAIRE des activités

En 2005, le programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a recueilli plus de 6,5 millions de kilogrammes de caoutchouc recyclable à usage industriel auprès de plus de 800 détaillants de pneus de la province.

Environ 75 % de ce total vient des pneus usés d'automobile, tandis que les pneus de camion, de plus grandes dimensions, comptent pour le reste.

Les pneus de passager sont définis par règlement en fonction du diamètre de la jante, qui peut varier de 20,3 cm à 43,2 cm. En comparaison, les pneus de camion ont des jantes dont le diamètre varie de 43,2 cm à 62,2 cm.

Depuis l'instauration du programme il y a près d'une décennie, un système de mesure des « EPP » est utilisé pour produire des données statistiques annuelles. Un EPP désigne un équivalent de pneu de passager.

Fondé sur les estimations de longue date de l'industrie, ce système de mesure considère qu'un pneu de camion équivaut en gros à cinq pneus d'automobile pour ce qui est de la quantité de caoutchouc recyclable qu'on peut en tirer.

Exprimés sur cette échelle, plus de 880 000 EPP hors d'usage ont été détournés des lieux d'enfousisement du Nouveau-Brunswick en 2005.

Le concept du PIP définit les pneus hors d'usage comme une ressource de valeur plutôt qu'un problème d'élimination des déchets.

Des activités locales de ramassage, de collecte et de transport ont lieu un peu partout dans les localités de la province chaque jour ouvrable de l'année.

Il s'ensuit un flux constant de camions de transport qui livrent la ressource au parc industriel de Minto, où se trouve la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

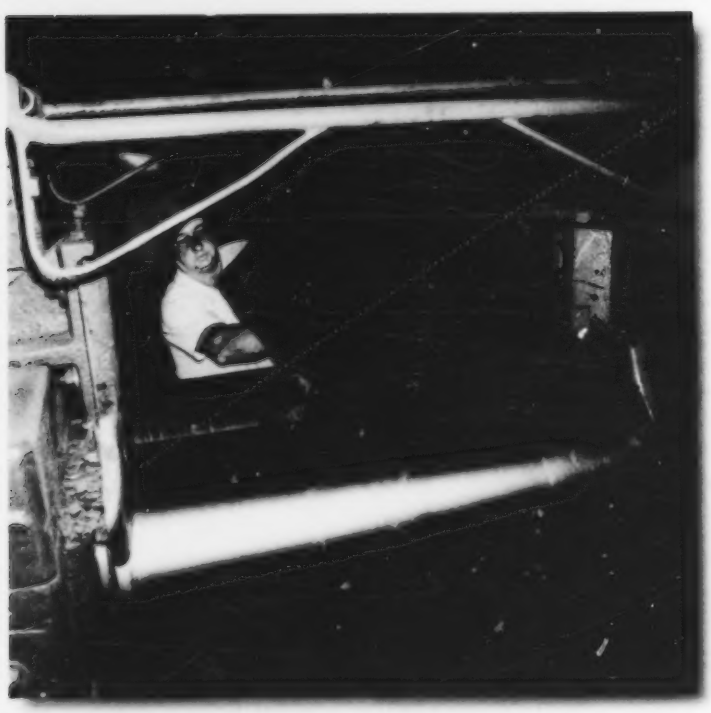
La TRACC joue le rôle d'entrepreneur principal de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick pour ce qui est de la collecte, de la transformation et du recyclage ultime des pneus hors d'usage de la province.

En 2005, les nouveaux produits à valeur ajoutée à base de caoutchouc fabriqués à l'usine de la TRACC à Minto ont dépassé 6,1 millions de kilogrammes, ou 830 000 EPP.

Les matelas pour bétail destinés à l'industrie laitière de l'Amérique du Nord, de l'Europe et d'ailleurs représentent environ 90 % de cette production.

La TRACC fabrique aussi des rondelles de caoutchouc pour l'industrie lourde, des matériaux pour l'élimination du bruit et des chocs, des bases en ébonite pour les poteaux de voirie et d'entretien des routes et des rues, des garde-boue pour camions et remorques ainsi que d'autres produits industriels à usage spécial.

En 2005, les catégories de produits fabriqués par le PIP ont continué à s'étendre et comprennent maintenant des tuiles de couverture hybrides destinés à l'industrie de la construction résidentielle, commerciale et institutionnelle.



Un autre nouveau volet de production consiste dans des matériaux fabriqués à partir de caoutchouc en vrac tels que du « paillis d'écorce » synthétique à utiliser dans l'aménagement paysager.

Un autre produit du même type dont les essais ont été concluants est un couvre-sol pour les terrains de jeu, qui remplace le gravillon habituellement répandu autour de l'équipement de jeu extérieur.

Les efforts visant à élaborer un système de recyclage permanent pour les pneus tout terrain hors dimensions se sont poursuivis durant l'année.

Chaque année, les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, de la construction et de l'exploitation minière mettent hors d'usage environ 5 000 pneus tout terrain au Nouveau-Brunswick.

Grâce à l'émergence de nouvelles technologies plus rentables, on commence à relever le défi technique complexe qu'est le déchiquetage de ces immenses pneus de fabrication spéciale. C'est dans un tel contexte que devrait être bientôt lancé un appel d'offres officiel pour trouver des entrepreneurs potentiels qui exploiteront un programme de pneus tout terrain à l'échelle provinciale dans le cadre du PIP.

RÉPERCUSSIONS du programme

L'objectif central du PIP du Nouveau-Brunswick n'a pas changé depuis l'instauration du programme il y a plus de neuf ans. Détourner les pneus hors d'usage du flux des déchets solides pour les recycler de manière productive est clairement l'essence du programme.

À tous les points de vue, le PIP s'est avéré particulièrement efficace par rapport aux coûts.

Au cours de la première pleine année de fonctionnement du programme en 1997, environ 450 000 EPP ont été ramassés partout dans la province en vue de leur recyclage. Comme il est mentionné, le nombre total d'EPP ramassé en 2005 a dépassé 880 000.

Tandis que le nombre de pneus hors d'usage ramassés grâce au PIP a pratiquement doublé depuis neuf ans, les coûts des intrants opérationnels, comme l'énergie utilisée pour le transport et la transformation, ont aussi considérablement augmenté durant la même période.

En comparaison, il n'y a pas eu d'augmentation correspondante du côté des dépenses du programme.

Les subventions de fonctionnement partielles qui sont versées par l'entremise du PIP pour chaque pneu hors d'usage ramassé et recyclé avec succès au Nouveau-Brunswick sont exactement les mêmes aujourd'hui qu'au démarrage du programme.

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Il y a dix ans, les problèmes environnementaux causés par l'élimination des pneus hors d'usage étaient un facteur clé dans la planification du programme.

En plus du fléau répandu des pneus jetés illégalement dans la nature, le coût de l'élimination des pneus hors d'usage dans les lieux d'enfousisement régionales n'était plus tenable.

Depuis, ayant détourné plus de 7,5 millions d'EPP des décharges de la province, le PIP a permis aux commissions régionales de déchets solides et aux contribuables d'économiser des millions de dollars en coûts d'exploitation. Durant la même période, l'élimination illégale de pneus a beaucoup diminué.

Une autre priorité initiale du programme a été le nettoyage des vieilles accumulations de pneus usés dans divers endroits de la province, et chaque pneu hors d'usage ramassé à ces sites a été intégré à l'effort de recyclage du Nouveau-Brunswick pour en récupérer le caoutchouc.

PROGRÈS ÉCONOMIQUES

Les retombées positives continues du PIP pour l'économie provinciale sont le résultat de sa conception initiale, qui a accordé une grande priorité à la fabrication à valeur ajoutée.

De façon générale, l'industrie du recyclage des pneus en Amérique du Nord est très compétitive et souvent soumise à des fluctuations de prix qui touchent les produits de base, comme les morceaux de pneus déchiquetés ou la poudrette produite par les usines de transformation en vrac.

L'approche du Nouveau-Brunswick en matière d'intendance des pneus est plutôt centrée sur la production de produits finis à base de caoutchouc et accorde beaucoup d'importance aux marchés nationaux et internationaux.

Fabriquer des produits recyclés uniques pour des clients industriels et commerciaux, au lieu de produire de la poudrette de caoutchouc brut pour la livrer aux usines de recyclage ailleurs, s'est avéré un net avantage.

L'adoption d'un tel concept élargi de l'intendance a mené à de solides progrès économiques et à un éventail de retombées positives. Le PIP a clairement contribué à bâtir une industrie maison durable en fournissant de l'emploi à des gens du Nouveau-Brunswick à différents endroits de la province.

En 2005, par exemple, plus de 110 000 matelas pour bétail finis ont été produits à l'usine de la TRACC à Minto et expédiés à des clients qui avaient passé des commandes.

Les matelas sont conçus expressément pour les installations laitières modernes du Canada Atlantique au Mid West américain en passant par l'Irlande et la Scandinavie.

Chaque matelas Pro Mat est recouvert d'une enveloppe en tissu extrêmement durable et contient 60 kg de caoutchouc d'usage industriel de qualité récupéré des pneus hors d'usage du Nouveau-Brunswick.

Dans ce cas, l'importance que le PIP accorde au recyclage à valeur ajoutée a permis de capitaliser sur l'utilisation croissante de techniques sophistiquées dans le secteur laitier.

Une litière plus hygiénique pour le bétail, qui aide du même coup à prévenir les blessures aux pattes, représente clairement un avantage pour les producteurs. En fabriquant le bon produit au bon moment, le Nouveau-Brunswick a réussi à servir un marché spécialisé à l'échelle mondiale grâce au recyclage rentable de caoutchouc.

MISE AU POINT de nouveaux produits

L'élaboration et la mise à l'essai de nouvelles catégories de produits est un aspect fondamental des activités du PIP.

Au cours de l'année 2005, les essais sur le terrain des nouvelles tuiles de couverture hybrides de la TRACC ont pris de l'ampleur pour englober différentes structures résidentielles et diverses configurations de ligne de toit.

Le fini semblable à l'ardoise de ces tuiles combiné à leur durabilité intrinsèque est considéré comme un net avantage sur le plan de la commercialisation par rapport à l'ardoise et aux autres produits de couverture haut de gamme. Elles représentent aussi le premier extrant du PIP à combiner du plastique recyclé à du caoutchouc dans sa fabrication.

PAILLIS D'ÉCORCE SYNTHÉTIQUE

Les produits de caoutchouc moulés ou ouvrés sont depuis longtemps un point central des activités de fabrication de la TRACC.

Or, de récentes avancées technologiques ont ouvert la voie à la production en vrac à grand volume. L'une des applications les plus prometteuses du genre est le « paillis d'écorce » fait de caoutchouc synthétique.

La TRACC a employé en 2005 une formulation avancée de cette matière, qui suscite un grand intérêt dans le secteur de l'aménagement paysager.

Le produit fini prend la forme de copeaux de caoutchouc très texturés de différentes dimensions, formes et couleurs, et il est pratiquement impossible de faire la différence avec le paillis d'écorce utilisé d'habitude dans les jardins commerciaux et résidentiels.

Contrairement au paillis d'écorce « naturel », l'équivalent en caoutchouc recyclé est essentiellement inerte en ce qui concerne le sol sous-jacent.

Ainsi, comme il ne se décomposera pas avec le temps, les effets potentiels sur l'acidité du sol ne sont plus une préoccupation. Il est beaucoup moins souvent nécessaire d'en rajouter, et les coûts d'entretien s'en trouvent grandement réduits.

COUVRE-SOL À BASE DE CAOUTCHOUC POUR LES TERRAINS DE JEU

Un autre nouvel extrant du PIP, étroitement apparenté au paillis d'écorce, consiste à relier des copeaux de caoutchouc de dimension similaire pour en faire un matériau qui ressemble à un tapis et qui sert de couvre-sol pour toutes les conditions climatiques.

Un projet pilote d'une durée d'un an visant à mettre le matériau à l'essai dans des conditions réelles a été mené en 2005, et les résultats sont très encourageants.

Le produit fini a été installé autour de l'équipement d'un terrain de jeu moderne utilisé quotidiennement par plus de 400 élèves de l'élémentaire au Nouveau-Brunswick. Le produit s'est avéré beaucoup plus mou sous les pieds que le gravillon traditionnellement utilisé à ces endroits.

De plus, la nouvelle surface a mieux résisté à la pluie et au temps froid et est plus facile d'accès pour les fauteuils roulants. Comparativement aux surfaces à base de gravier, ce genre de couvre-sol est aussi reconnu pour diminuer le risque de coupures, d'égratignures et d'ecchymoses légères subies par les élèves sur le terrain de jeu.

Les débouchés potentiels pour de telles applications particulières sont considérés comme prometteurs, tout comme pour les autres catégories de produits en vrac qui continueront à faire l'objet de recherches au cours des prochaines années.

DÉVELOPPEMENT du programme

L'évaluation des nouveaux services potentiels, des tendances et des percées de l'industrie est une priorité constante de la planification du PIP.

Les options de recyclage des pneus tout terrain du Nouveau-Brunswick demeurent un point central de nos efforts, car ce sont les seuls pneus hors d'usage qui ne sont pas visés par le programme actuel.

RECYCLAGE DES PNEUS TOUT TERRAIN

Environ 5 000 pneus tout terrain sont produits chaque année dans les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, de la construction et de l'exploitation minière au Nouveau-Brunswick.

Étant donné les dimensions et le poids des pneus hors d'usage de cette catégorie, le volume de caoutchouc recyclable qu'ils contiennent est important. En revanche, ils sont très difficiles à recycler en raison de leur taille et de leur conception interne renforcée.

Les pneus utilisés dans le secteur de la construction, qui peuvent peser jusqu'à 450 kg, semblent minuscules à côté des pneus gigantesques de l'équipement lourd utilisé pour l'exploitation minière à ciel ouvert.

Les véhicules à usage spécial, pour lesquels ces pneus sont conçus, doivent avoir un rendement exceptionnel sur de longues périodes dans des conditions d'exploitation très rudes. Mais leur résistance accrue et leurs proportions massives signifient également que les systèmes habituels de déchiquetage des pneus de camion et de voiture ne peuvent traiter les pneus tout terrain hors d'usage.

Des efforts de recherche considérables sont en cours depuis un certain temps afin de trouver à ce problème une solution qui convient au contexte du Nouveau-Brunswick.

Il est clair que l'objectif est d'étendre toutes les dispositions du PIP aux pneus tout terrain hors d'usage et de les détourner du flux des déchets solides. Une telle entreprise réduirait de façon appréciable la pression sur les lieux d'enfousisement régionales de la province et accroîtrait l'approvisionnement en caoutchouc industriel de qualité réutilisé dans la fabrication de produits.

En ce qui concerne la planification, 2005 a marqué un point tournant important à cet égard, puisque des technologies plus rentables ont commencé à émerger un peu partout en Amérique du Nord, technologies qui pourraient éventuellement être appliquées à la transformation des pneus tout terrain.

Il semble, d'après ces progrès techniques, qu'un système tel que le PIP pourrait absorber des niveaux de production aussi faibles que 5 000 pneus tout terrain hors d'usage par année. Des efforts nombreux restent à fournir avant que le concept puisse devenir réalité.

À la fin de l'année, toutefois, des travaux avaient débuté pour préparer un appel d'offres officiel, qui sera diffusé auprès des entrepreneurs potentiels intéressés à relever le défi des pneus tout terrain au Nouveau-Brunswick. On s'attend à ce que l'appel d'offres soit lancé tôt en 2006 et signale le début d'un élargissement longtemps attendu du programme.

ADMINISTRATION du PIP

Des technologies avancées de l'information et une capacité de surveillance des données sont des exigences essentielles du système d'administration du PIP.

En moyenne, 23 000 kg de caoutchouc à usage industriel s'ajoutent à la collecte de pneus hors d'usage chaque jour ouvrable de l'année au Nouveau-Brunswick.

Assurer le suivi des ventes de pneus neufs, des opérations reliées aux droits environnementaux, des livraisons de pneus hors d'usage dans la province et de la production de produits finis comptent parmi les nombreuses catégories de données qui nécessitent un accès constant.

Un personnel composé de quatre personnes, dont trois au siège social du PIP à Fredericton et un inspecteur à Minto aux installations de la TRACC, s'acquitte des activités administratives du programme.

Il est essentiel que les systèmes de gestion des données du PIP produisent de l'information exacte sur demande. Le fait qu'une telle quantité de données brutes soient initialement entrées dans le système à partir d'emplacements à distance, tels que les détaillants de pneus, a aussi des répercussions importantes sur la conception des opérations.

Ont été entrepris en 2005 deux projets visant à permettre la saisie de données de surveillance détaillées le plus tôt possible au cours du processus de transformation des pneus dans de nouveaux produits recyclés.

Le premier de ces projets est la mise en œuvre d'une technologie numérique dans les activités de collectes locales de tout le Nouveau-Brunswick.

ENTRÉE DES DONNÉES PAR SCANNER NUMÉRIQUE

Comme il y a plus de 800 détaillants de pneus au Nouveau-Brunswick, la collecte locale des pneus hors d'usage en vue de leur transport vers Minto, qui est leur destination ultime, exige une planification soignée.

Une station-service typique dans une petite localité peut vendre quelques pneus par mois et être en mesure d'entreposer entre 15 et 20 pneus hors d'usage à la fois. En revanche, les détaillants plus importants dans les centres urbains peuvent entreposer des volumes élevés de pneus usés avant qu'il soit nécessaire de les ramasser.

Jusqu'à présent, la production de renseignements détaillés sur le nombre de pneus hors d'usage transportés vers Minto chaque jour dépendait de techniques de mesure individueiles, de vérifications visuelles et d'estimations.

Un ajout au système du PIP est en voie d'élaboration; bientôt, des scanners numériques à main seront utilisés pour enregistrer et entrer les données.

Une fois pleinement fonctionnels, ces appareils à distance permettront au bout du compte à toutes les entreprises de camionnage du Nouveau-Brunswick qui participent à la collecte des pneus hors d'usage de transmettre de nombreuses données sur le chargement de chaque camion au siège social du PIP.

À plus long terme, cette technologie peut aussi servir à identifier l'origine exacte de chaque pneu hors d'usage ramassé chez les détaillants de la province. Il est clair que tous les aspects de la surveillance du programme profiteront de l'adoption d'un processus entièrement numérique pour l'entrée et l'analyse des données.

SYSTÈME DE MESURE DES EPP

Un examen approfondi de l'échelle de mesure des EPP utilisée pour calculer les volumes de pneus hors d'usage a débuté en 2005 et pourrait éventuellement mener à un changement dans la façon dont ces calculs sont faits.

Pour ce qui est du contenu en caoutchouc recyclable, la différence entre un chargement de pneus hors d'usage et un autre peut être considérable et va bien au-delà de la taille de la jante de chaque pneu.

Même deux pneus qui ont l'air de se ressembler ne produiront pas nécessairement des quantités équivalentes de caoutchouc utile. Ces variations dépendent du genre de pneu, du nombre de ceintures de renforcement que contient le pneu, de sa largeur, de la bande de roulement qui reste sur le pneu, de la quantité de matériaux autres que du caoutchouc utilisés dans la fabrication du pneu, etc.

Depuis des années, un système de mesure basé sur les EPP est largement utilisé dans l'industrie du recyclage des pneus.

Le terme EPP signifie « équivalent de pneu de passager » et suppose que le pneu moyen de voiture produira environ 9 kg de caoutchouc recyclable après sa transformation. En comparaison, un pneu de camion représente typiquement cinq EPP, parce qu'il peut générer jusqu'à 45 lb de caoutchouc aux fins de recyclage.

Ces moyennes sont fondées sur les estimations traditionnelles de l'industrie, et non sur des mesures exactes; elles ne reflètent donc peut-être pas pleinement les récentes tendances dans le secteur de l'automobile.

Par exemple, le poids moyen de ce qu'on appelle des pneus pour voiture de passager en Amérique du Nord a augmenté depuis quelques années avec la popularité grandissante des camions légers, des mini-fourgonnettes, des véhicules utilitaires sport, etc.

Une option à envisager pour l'avenir est le remplacement des EPP en tant que catégorie statistique par des bascules de pesage situées à différents stades du processus de collecte et de recyclage. Une fois pleinement mis en œuvre, un tel système pourrait produire des données plus précises sur la quantité de caoutchouc recyclable traité par le PIP à n'importe quel moment.

L'adoption de technologies numériques comme il est mentionné précédemment pourrait aussi faciliter la transition vers une analyse des données fondée sur le poids pour une surveillance plus rentable du programme.

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS du Nouveau-Brunswick

George Haines (président)
Sous-ministre adjoint
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Greg Shanks
Directeur de l'intendance
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Frank LeBlanc
Programme de recyclage et des récipients à boisson, Direction de l'intendance
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Liane Macfarlane
Directrice des politiques et de la planification
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Christelle Léger
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Telephone (506) 452-8000
Fax (506) 450-0072
Internet www.kpmg.ca

One Factory Lane
Place Marven's
PO Box 827
Moncton NB E1C 8N6
Telephone (506) 856-4400
Fax (506) 856-4499

Harbour Building
133 Prince William Street
PO Box 2388 Stn Main
Saint John NB E2L 3V6
Telephone (506) 634-1000
Fax (506) 633-8828

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au conseil d'administrateurs

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 2005 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

En vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement, la Commission tire du prélèvement de droits sur les pneus des produits dont il n'est pas possible de vérifier l'intégralité de façon satisfaisante. Par conséquent, notre vérification des produits tirés de ces droits s'est limitée aux montants comptabilisés dans les comptes de la Commission et nous n'avons pu déterminer si certains redressements auraient dû être apportés aux montants des produits, de l'excédent des produits sur les charges, de l'actif, du passif et du surplus.

À notre avis, à l'exception de l'effet des redressements que nous aurions pu juger nécessaires si nous avions été en mesure de vérifier l'intégralité des droits mentionnés au paragraphe précédent, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.

KPMG LLP

Comptables agréés

Fredericton, Canada
Le 7 février 2006

KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership is the Canadian member firm of KPMG International, a Swiss cooperative.

BILAN

31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	2005	2004
Actif		
Encaisse	713 031 $	131 709 $
Débiteurs	503 729	484 929
Charges payées d'avance	3 770	2 989
Tranche à court terme des avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 2)	58 076	55 942
	1 278 606	675 569
Placements	1 849 946	1 791 100
Avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 2)	172 154	230 230
Immobilisations (note 3)	37 874	18 251
	3 338 580 $	2 715 150 $
Passif et actif net		
Passif :		
Créditeurs et charges à payer	262 017 $	21 059 $
Frais de traitement à payer	1 262 115	1 080 622
	1 524 132	1 101 681
Actif net :		
Investi dans des immobilisations	37 874	18 251
Non affecté	1 776 574	1 595 218
	1 814 448	1 613 469
	3 338 580 $	2 715 150 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

George Haines, administrateur

ÉTATS DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	2005	2004
Frais et droits	2 718 164 $	2 732 926 $
Charges :		
Frais de traitement des pneus usés	2 295 411	3 010 943
Salaires et avantages sociaux	141 642	163 040
Déplacements	13 256	28 677
Réunions du Conseil d'administration	1 343	3 157
Services professionnels	23 169	44 853
Honoraires de consultation	-	105 051
Projet de recyclage des pneus hors route	-	71 764
Communications et traduction	48 908	33 553
Bureau	13 494	14 530
Téléphone	6 414	5 740
Loyer	10 800	11 205
Assurance	5 394	5 622
Formation et abonnements	1 270	1 387
Intérêts et frais bancaires	683	735
Amortissement	13 114	6 553
Dons	-	14 400
Programme de développement du recyclage des pneus	-	48 500
Service de sécurité	22 119	3 304
	2 597 017	3 573 014
	121 147	(840 088)
Autre revenu :		
Revenu d'investissement	79 832	92 703
Taxe de vente harmonisée	-	1 812 518
	79 832	1 905 221
Excédent des produits par rapport aux charges	200 979 $	1 065 133 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

Exercice terminé le 31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2005 Total	2004 Total
Solde au début de l'exercice	18 251 $	1 595 218 $	1 613 469 $	548 336 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(13 114)	214 093	200 979	1 065 133
Variation nette des investissements dans des immobilisations	32 737	(32 737)	–	-
Solde à la fin de l'exercice	37 874 $	1 776 574 $	1 814 448 $	1 613 469 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	2005	2004
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement :		
Excédent des produits par rapport aux charges	200 979 $	1 065 133 $
Amortissement hors caisse	13 114	6 553
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation:		
Augmentation des débiteurs	(18 800)	(76 582)
Augmentation des charges payées d'avance	(781)	(332)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	240 958	(1 814 987)
Augmentation des frais de traitement à payer	181 493	780 622
	616 963	(39 593)
Activités de financement et d'investissement :		
Acquisition d'immobilisations	(32 737)	(14 955)
Augmentation des placements	(73 901)	(276 787)
Avance à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	-	(300 000)
Remboursement de Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	55 942	13 828
	(50 696)	(577 914)
Augmentation (diminution) de la position de l'encaisse	566 267	(617 507)
Position de l'encaisse au début de l'exercice	131 709	749 216
Position de l'encaisse à la fin de l'exercice	697 976 $	131 709 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2005

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick (la « Commision »), organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement. Sa principale activité est de superviser la collecte et le recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables :

a) Généralités :

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.

b) Placements :

Les placements sont comptabilisés au coût. Si la valeur marchande des placements devient inférieure au coût, et que cette diminution est considérée comme étant autre que temporaire, les placements sont réduits à la valeur marchande.

c) Frais et droits :

La Commission reconnaît les frais et droits lorsque l'encaisse est reçu ou est recevable des détaillants de pneus. La Commission utilise une date de fermeture du 31 janvier de l'année suivante pour reconnaître les transferts de frais des détaillants de pneus reliés à l'année courante comme débiteurs.

d) Immobilisations :

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant et amorties selon la méthode linéaire et les taux annuels suivants :

Biens	Méthode	Taux
Matériel de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et agencements	amortissement linéaire	5 ans
Matériel informatique	amortissement linéaire	3 ans

e) Frais de traitement des pneus usés :

La Commission remet une portion des droits perçus sur les pneus à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (« TRACC »). La moitié du montant payable est remise au moment de la collecte; l'autre moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2005

1. Principales conventions comptables (suite) :

f) Utilisation d'estimations :

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables canadiens généralement reconnus nécessite que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des éléments d'actif et de passif déclarés et la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les revenus et dépenses de la période. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

2. Avance à Tire Recycling Atlantic Canada Corporation :

Le montant avancé à TRACC est appuyé par un billet à ordre, garanti par un accord de sécurité générale, portant intérêt à 3,75 %, remboursable par versements mensuels de 5 476 $ incluant le principal et l'intérêt et dû en septembre 2009.

3. Immobilisations :

			2005	2004
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	16 774 $	15 563 $	1 211 $	1 719 $
Mobilier et agencements	11 551	8 406	3 145	3 793
Matériel informatique	75 611	42 093	33 518	12 739
	103 936 $	66 062 $	37 874 $	18 251 $

4. Juste valeur des avoirs financiers et des passifs financiers :

La juste valeur de l'encaisse, des débiteurs et des créditeurs et charges à payer du Conseil se rapproche de leur valeur comptable.

La juste valeur des placements au 31 décembre 2005 était de 1 827 584 $ (2004 – 1 781 497 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes.

La juste valeur des frais de traitement à payer ne peut être estimée compte tenu de l'incertitude du minutage relié au traitement et au remboursement rattaché.